

De kar met hangbodem

Bij karren en wagens liggen meestal planken op de draagbomen. Ze vormen het laadvlak. Een bekende uitzondering daarop is de z.g. bierkar of de bierwagen, waarmee tonnen vervoerd worden. Wanneer zo'n voertuig inderdaad voor biertonnen bestemd is, liggen de draagbomen op een veertigtal centimeter van elkaar (bij de "dubbele", op een tachtigtal), en zijn ze op de binnenhoek met een ijzeren reep beslagen. De tonnetjes rusten rechtstreeks op die bomen, en kunnen aldus niet weg rollen. Om het laadvermogen te vergroten, bevestigt men er vaak gebogen ijzeren rongen op, die dan twee rijen meer kunnen dragen, en hangt men kettingen onder het voertuig, waarop andere tonnetjes rusten. Zo'n bierkar wordt vaak verward met een ander, blijkbaar veel minder bekend voertuig, namelijk de kar met hangbodem.

Bij de kar met hangbodem liggen evenmin planken op de draagbomen, en hangen er eveneens kettingen aan. De bomen zijn evenwel zo'n tachtig centimeter van elkaar verwijderd, en niet beslagen. Op de kettingen rusten losse planken, en aldus ontstaat een bengelend U- à V-vormig landvlak. Van zulke karren schijnen zeer weinig exemplaren bewaard te zijn.

De kar met hangbodem die in het bezit is van het Museum voor de Oudere Technieken te Grimbergen, is 5,48 m lang (afb. 1 en 2). Draagbomen en berries zijn uit één stuk gemaakt en zijn vooraan en achteraan, op 86 en 80 cm van elkaar, telkens door een stang en twee dwarsbalkjes verbonden. Het voorlaatste balkje ontbreekt grotendeels, evenals het achterbord. Sleetsporen op de balkjes wijzen evenwel op de vroegere aanwezigheid van zo'n bord. Op de draagbomen zijn telkens vier ijzeren beugels bevestigd, voor zware rongen. De as is recht, met konische uiteinden voor de bussen. De wielen zijn 146 cm hoog en tellen twaalf spaken.

Die kar diende om bakstenen te vervoeren, vandaar de naam "steenkar" of "kareelkar" die ze in Brabant meestal draagt. Vroeger -tussen de twee wereldoorlogen gebeurde dat nog - bakte men de stenen ter plaatse in open ovens. De afstand tussen laatstgenoemde en de bouwwerf was klein, hoogstens enkele kilometers, maar doorgaans geschiedde het vervoer op aarden wegen, met sporen en putten. De kar met hangbodem biedt daar verschillende voordelen. De bengelende bodem vangt de schokken op en aldus is het breukgevaar kleiner (1). Het laadvlak ligt merkkelijk la-

(1) A. VAN HOUCKE & J. SLEYPEN, *Ambacht van den metselaar*, Gent, 1897: 176.

ger dan bij een gewone kar. Het laden en lossen, met de hand (de kar wordt bij het lossen niet gekipt), is dus minder vermoeiend, en het zwaartepunt van het voertuig ligt eveneens lager, zodat het gevaar voor kantelen kleiner is. Als gevolg van de V-vormige bodem liggen de stenen tenslotte vast. Een verticale stapel kantelt immers gauw. Hier liggen de stenen schuin op de planken, zodat ze niet kunnen vallen (afb. 3).

Volgens een zegsman uit Wolvertem (Br.) laadde men 1200 stenen op zo'n kar, die hij "buikkar" noemt. Eén Brabants paard van minimum 800 kg trok de kar voort. Het droeg een speciaal kussen van zwaar leer op de rug. Het spreekt vanzelf dat die 1200 stenen geen vaste maat waren. De grootte van de stenen, de toestand van de wegen, de af te leggen afstand e.d.m. zullen de hoeveelheid wel beïnvloed hebben.

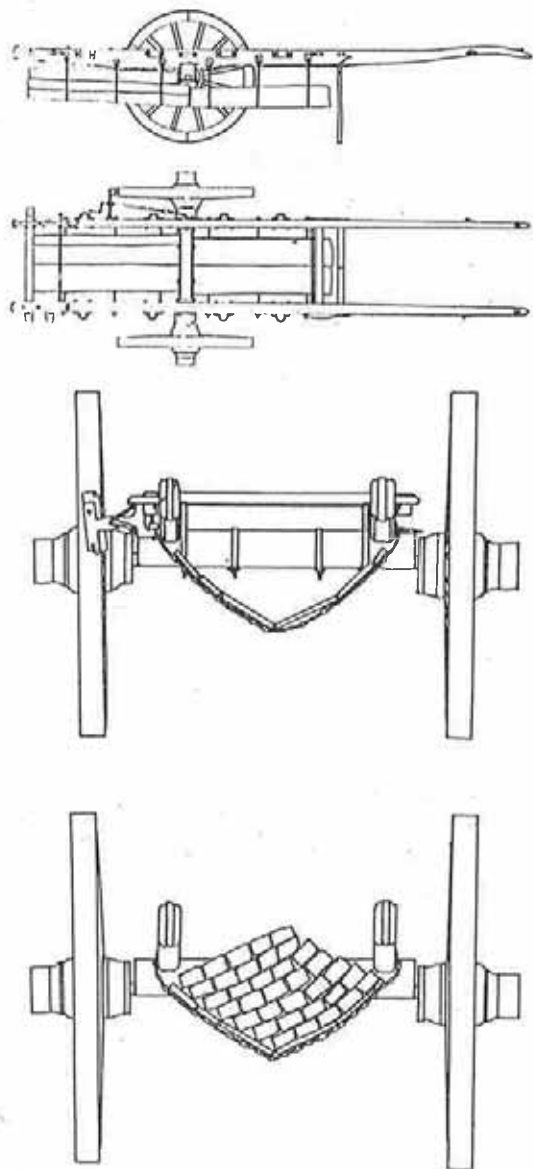
Op de draagbomen van de "steenkar" van het Museum van de Oudere Technieken zijn zoals gezegd, telkens vier beugels voor rongen bevestigd. Bij het vervoer van bakstenen waren ze nutteloos. Zoals meer gebeurde, gebruikte men het voertuig evenwel ook voor andere goederen. Zo o.m. voor de ladders en stellingen van de metselaars, voor aarde, voor mest, voor brandhout.

Over de geschiedenis van de kar met hangbodem is nog maar weinig bekend. Op een niet gedateerd schilderij van E. Betigny (1873-1960), in privé-bezit, staat ze afgebeeld naast een veldoven. Op een schilderij van F. Dessemis van ca. 1930 eveneens. Verscheidene zegslui uit het Brabantse en het Antwerpse vertelden ons dat ze tussen de twee wereldoorlogen nog hier en daar zulke karren gezien hebben, maar dat ze toen zeldzaam aan het worden waren. Allen spraken van vervoer van bakstenen. Wij weten dus wanneer het voertuig in onbruik raakte, en waartoe het dan bestemd was. Of zo'n kar oorspronkelijk daarvoor uitgedacht werd (2), is niet bekend. Ook niet wanneer ze te voorschijn kwam. Het tot nu toe eerste gevonden spoor ervan is een anonieme aquatint van ca 1825 waarop het voormalig Justitiepaleis van Brussel, op het thans nog bestaande gerechtsplein, op afgebeeld is (3). Daar ziet men duidelijk zo'n kar, zonder planken maar met rongen, waarop brandhout gestapeld wordt. Twee paarden zijn er in gespannen (afb. 4).

Het geval van de kar met hangbodem bewijst eens te meer dat het

(2) Zie J. DAVID, *Bestemming van gebruik van het werktuig*, in *Ons industrieel erfgoed* 1 (1982) 161-168-

(3) G. RENOY, *Brussel onder Leopold I*, Brussel, 1979: 15.

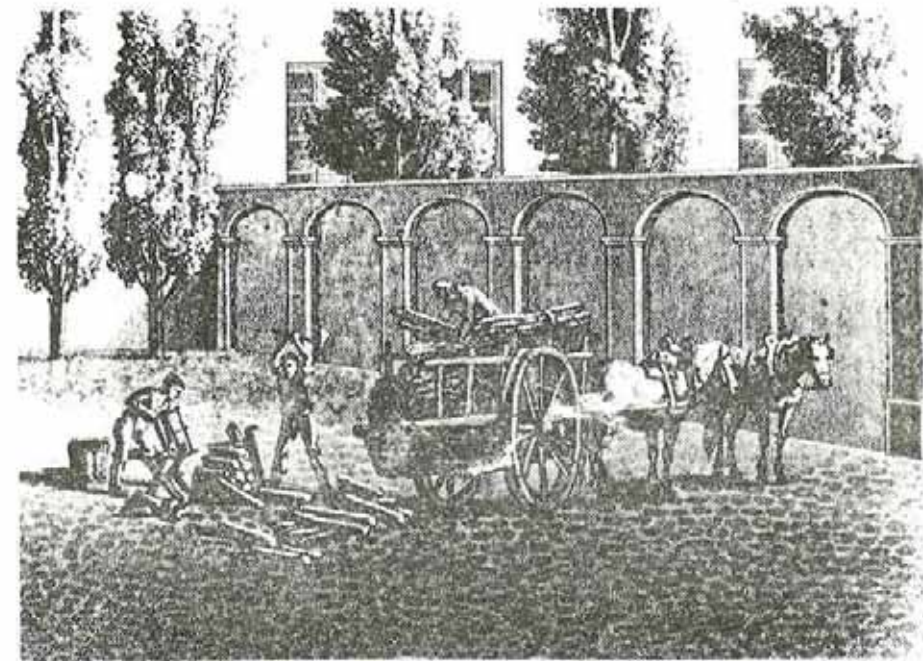


Afb. 1 en 2 : Kar met hangbodem
MOT., Grimbergen. Inv. nr. 83.553. Tekening K. Wyns

Afb. 3 : Theoretische opstapeling van bakstenen op een kar met hangbodem.
Tekening K. Wyns

volledig verkeerd is te beweren dat de wagen en de kar, of het gereedschap (4), sedert de Oudheid niet evolueerden. Als het "onderzoek" zich beperkt tot het vaststellen dat er voertuigen met twee of vier wielen bestonden, dan is het inderdaad waar dat de Romeinen ze kenden. Men kan dan trouwens veel hoger opklimmen. Als men evenwel de zaak van dichterbij bekijkt, dan stelt men vast dat er in de loop der tijden heel wat nieuwigheden ontstonden, zowel onderdelen als geheel nieuwe voertuigen, zo bijvoorbeeld de kar met hangbodem (5).

J. DAVID



Afb. 4 : Anonieme aquatint van het voormalig Justitiepaleis van Brussel (detail). Ca. 1825 (privé bezit).

- (4) Zie J. DAVID, *Het middeleeuws gereedschap. Enkele problemen in Handelingen van het genootschap voor geschiedenis gesticht onder de benaming Société d'Emulation te Brugge* 116 (1979) 5-26.
- (5) Het Museum voor de Oudere Technieken zou het zeer op prijs stellen oude foto's e.d. van zo'n kar te vinden. Indien U er kent, dan graag een seintje (M.O.T., Guldendal 20, 1850-Grimbergen. Tel. 02/2696771)